2016D04464

LIJST VAN VRAGEN

De vaste commissie voor Buitenlandse Zaken heeft een aantal vragen voorgelegd aan de ministers van Veiligheid en Justitie, Buitenlandse Zaken, Defensie, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief houdende de **Beleidsreactie van het kabinet op de Onderzoeksrapporten MH17 van de Onderzoeksraad voor Veiligheid** (Kamerstuk 33 997, nr. 56).

De voorzitter van de commissie,
Eijsink

De griffier van de commissie,
Van Toor

Nr.	Vraag
1	Wat is de stand van zaken met betrekking tot uw inspanningen om een bewaarplicht voor relevante radargegevens te bepleiten, ook als het neerstorten van een vliegtuig in een ander land plaatsvindt?
2	Heeft Oekraïne in de periode kort voor de crash bij Eurocontrol gemeld dat radars uitstonden?
3	Volgens de Commissie van Toezicht betreffende de Inlichtingen- en Veiligheidsdiensten (CTIVD) bestond voor de Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst (AIVD) en de Militaire Inlichtingen en Veiligheidsdienst (MIVD) geen aparte onderzoeksopdracht die op Oekraïne was gericht. Een Nederlands team dat ooit voor observaties was opgericht werd in augustus 2013 ontmanteld, in hoeverre was dit het gevolg van eerdere bezuinigingen van het kabinet op onze inlichtingen- en veiligheidsdiensten?
4	Hoe is het mogelijk dat het Openbaar Ministerie (OM) geen behoefte heeft aan aanvullende (primaire) radargegevens, terwijl deskundigen juist wijzen op de noodzaak hiervan voor de strafrechtelijke vervolging?
5	Hoe kunnen het kabinet en de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) stellen dat het ontbreken van de primaire radarbeelden geen verschil heeft gemaakt voor (de conclusies van) het onderzoek, terwijl juist die beelden nog onbekend zijn?
6	Welke mogelijkheden onderzoekt u om in de toekomst de beschikking te krijgen over eigen militaire satellieten, zodat Nederland hiervoor niet langer afhankelijk is van andere landen?
7	Kunt u nader toelichten wat u bedoelt met de zin: «om de risicobeoordeling te verbeteren is het nodig dat ook risico’s meegenomen worden waarbij intentie of capaciteit nog niet vaststaat»? Wat gaat er op dit punt concreet veranderen?
8	Op basis van de resultaten uit het strafrechtelijk onderzoek wordt de wijze van vervolging bepaald. Waarom is eerder al gesproken over de optie van een VN-tribunaal?
9	Is een combinatie van een Russische en Nederlandse berechting een optie, of sluit u die vorm van berechting op voorhand uit?
10	Waarom schakelt u de International Civil Aviation Organization (ICAO) of de Verenigde Naties (VN) niet in of pakt u Rusland en Oekraïne niet juridisch aan om ervoor te zorgen dat alle (primaire) radarbeelden boven tafel komen?
11	Hoe is de informatierelatie tussen de rijksoverheid, in het bijzonder de inlichtingendiensten, en de luchtvaartmaatschappijen over de veiligheid van het luchtruim op dit moment in wet- en regelgeving vastgelegd?
12	Kent u voorbeelden uit andere landen waar een informatieplicht van de overheid richting luchtvaartmaatschappijen wettelijk is vastgelegd? Zo ja, kunt u deze voorbeelden beschrijven?
13	Hoeveel capaciteit is er binnen de inlichtingendiensten beschikbaar om eigenstandig informatie in te winnen over de veiligheid van het luchtruim?
14	Is er sinds het neerhalen van MH17 extra capaciteit binnen de inlichtingendiensten beschikbaar om eigenstandig informatie te vergaren? En zo nee, waarom niet?
15	Hoe vaak wordt er met vertegenwoordigers van de luchtvaartmaatschappijen overlegd over de veiligheid van het luchtruim?
16	Klopt het dat luchtvaartmaatschappijen pas na incidenten geïnformeerd worden over de veiligheid van het luchtruim boven conflictgebieden?
17	In hoeverre heeft het begrip «flag carriers» in juridische of praktische zin nog betekenis in het nationaal, Europees en internationaal recht?

Nr.	Vraag
18	Op welke wijze betrekt het kabinet tot dusver informatie van de Amerikaanse luchtvaartautoriteit Federal Aviation Administration (FAA) in haar inlichtingenpositie met betrekking tot de veiligheid van het luchtruim boven conflictgebieden?
19	Welke voorstellen zal het kabinet tijdens het Nederlands EU Voorzitterschap doen om de rol en bevoegdheden van de European Aviation Safety Agency (EASA) als coördinerende instantie voor het delen van informatie over de veiligheid van het luchtruim te versterken?
20	Welke juridische basis heeft EASA om lidstaten ertoe te bewegen (meer) informatie over de veiligheid van het luchtruim met andere lidstaten te delen?
21	Welke mogelijkheden zijn er om de juridische basis van EASA te versterken die het mogelijk maakt om lidstaten ertoe te bewegen (meer) informatie over de veiligheid van het luchtruim met andere lidstaten te delen?
22	Hoe functioneert de website van ICAO waarop internationaal informatie gedeeld zou worden over de veiligheid van het luchtruim boven conflictgebieden?
23	Hoeveel meldingen van hoeveel verschillende landen zijn sinds het lanceren van de website van ICAO gepost?
24	Hoe lang duurt het gemiddeld tot informatie van een land op de site van ICAO gedeeld wordt?
25	Op welke wijze wordt het EU-voorzitterschap benut om de aanbevelingen van de OVV uit te voeren?
26	In ICAO-verband wordt besproken hoe soevereine staten tot hun besluiten ten aanzien van het luchtruim zouden moeten komen. Wat is de voortgang van deze gesprekken?
27	Moeten de bevoegdheden van ICAO verder worden uitgebreid? Zo ja, op welke wijze? En welk tijdpad is hier in voorzien?
28	Tot welke resultaten hebben de besprekingen met ICAO geleid voor wat betreft het stellen van kritische vragen over het luchtruimbeheer van staten waar een conflict gaande is?
29	Kunt u de evaluatie betreffende de werking van de ICAO-website met de Kamer delen?
30	Op welke wijze heeft u zich ingespannen om radar- en satellietgegevens te verkrijgen voor het onderzoek van de OVV en het strafrechtelijk onderzoek?
31	Wat kan Nederland in ICAO- en VN-verband en eventueel elders doen om relevante radar- en satellietgegevens te verkrijgen indien dit nodig is voor onderzoek?
32	«De volgende stap is dat deze overeenkomstig de aanbeveling van de OVV worden omgezet in verplichtende standaarden.» Wat wordt bedoeld met «verplichtende standaarden»? Wanneer moet dit afgerond zijn?
33	Op welke termijn wordt de ICAO-website geëvalueerd en zijn er ook andere opties verkend om tot een gestructureerde wijze van dreigingsinformatie te komen?
34	EASA heeft een task force «Aviation Risks arising from conflict zones» opgericht. Deze task force stelt een rapport met aanbevelingen op dat tijdens het Nederlandse Voorzitterschap van de EU moet worden opgeleverd. Wat is de stand van zaken?
35	Wat is de rol van EASA in relatie tot ICAO om beschikbare informatie gestructureerd te delen en te bespreken?
36	Wat vindt u van de mening van emeritus hoogleraar luchtvaarteconomie Hugo Roos dat het kabinet de Kamer eigenlijk om de tuin heeft geleid met de focus op het optuigen van de ICAO-website en dat een dergelijke website in de praktijk niet goed zal werken?

Nr.	Vraag
37	Overweegt u om een of meerdere inlichtingen- en veiligheidsdiensten de wettelijke taak te geven om actief op zoek te gaan naar relevante informatie over de onveiligheid van een luchtruim? Zo nee, waarom niet?
38	Waarom heeft de rijksoverheid niet de wettelijke bevoegdheid om nationale luchtvaartmaatschappijen te verbieden over bepaalde conflictgebieden te vliegen?
39	Erkent u dat internationale wet- en regelgeving niet strijdig is met een eventuele wettelijke bevoegdheid om nationale luchtvaartmaatschappijen te verbieden over bepaalde conflictgebieden te vliegen?
40	Wat heeft Nederland voorgesteld om dreigingsinformatie van inlichtingendiensten uit verschillende landen over luchtruimen beter te delen? Wat zijn hiervan vooralsnog de resultaten?
41	Op welke wijze is de samenwerking tussen de luchtvaartmaatschappijen en veiligheidsdiensten veranderd ná 17 juli 2014? Welke initiatieven zijn er op nationaal niveau genomen om de onderlinge communicatie te verbeteren?
42	Is er voor het uitvoeren van de veiligheidsbevorderende taak van de AIVD met betrekking tot de luchtvaart extra capaciteit vrijgemaakt?
43	Kunt u toelichten wat u verstaat onder een «incident gerelateerd karakter»?
44	«De Nederlandse inlichtingen- en veiligheidsdiensten hebben echter geen wettelijke taak om zelfstandig onderzoek te doen naar de mondiale dreiging tegen de burgerluchtvaart.» Er gaan stemmen op om dit te veranderen. Wat is de reactie van de regering hierop?
45	Zijn er Europese landen die hun inlichtingendiensten wel de wettelijke taak hebben gegeven om zelfstandig onderzoek te doen naar de mondiale dreiging tegen de burgerluchtvaart? Zo ja, welke landen zijn dit en op welke wijze hebben zij deze taak vastgelegd?
46	Het kabinet zal de aanbevelingen van de OVV over passagiersinformatie betrekken bij de nationale implementatie van de Passenger Name Record richtlijn. Op welke wijze zal dit gebeuren en wanneer kan de Kamer de implementatiewetgeving van de richtlijn tegemoet zien?
47	De bedoeling is om medio 2016 een Nationaal Crisisplan Vliegtuigongevallen gereed te hebben, gaat dat lukken?
48	Het Nationaal Crisisplan Vliegtuigongevallen voorziet onder meer in een multidisciplinair Verificatieteam, dat opereert onder voorzitterschap van het Ministerie van Buitenlandse Zaken. De OVV beveelt aan de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV) de regie over het totale proces te geven (rapport MH17 Passagiersinformatie, p. 83–84). Klopt het dat deze aanbeveling niet wordt opgevolgd? De NCTV valt immers onder de verantwoordelijkheid van het Ministerie van Veiligheid en Justitie, niet onder de verantwoordelijkheid van het Ministerie van Buitenlandse Zaken?